

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

15 października — Nr. 19. — Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

140.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 września 1931 r. Nr. I/2/2197/31 w sprawie zmiany organizacji Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 18 marca 1930 r. Nr. I/2/724/30 o utworzeniu Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 61), wprowadzam następujące zmiany:

1) W § 2, w wierszu 1, po słowie „jest" wstawia się wyrazy „kontrola nadanych i przybyłych przesyłek towarowych komunikacji miejscowej."

2) W § 6 w wierszu 1 wyraz „dwa" zastępuje się wyrazem „cztery", zaś na końcu dodaje się nowe dwa punkty:

„3) Maszynowy (3)

4) Kontroli przewozu towarów (4)."

3) W § 7 w wierszu 7, po słowach „przyborów kancelaryjnych" wstawia się słowa „sprawy zakupu materjałów dla maszynowego opracowywania statystyki", w wierszu 10 po słowach „Ministerstwa Komunikacji" wstawia się wyrazy „i od D. O. K. P."

W wierszach 7, 6 i 5 od dołu skreśla się słowa: „Kontrola czynności D. O. K. P., związanych ze sporządzaniem kart rejestracyjnych", wreszcie w wierszu 3-im od końca po słowach „bibljoteka urzędowa Biura" wstawia się słowa „sprawy tłumaczeń na języki obce i z obcych na język polski."

4) § 8 otrzymuje następujące brzmienie:

„§ 8 Dział Rejestracji i Statystyki Przewozu Towarów (2) obejmuje następujące sprawy:

Kontrola otrzymanego z Dyrekcyj Okr. K. P. materjału rachunkowego i statystycznego (ceduł, kart rejestracyjnych, zestawień i t. p.) — ogólna kontrola symbolizacji i przygotowywanie materjału dla Działu Maszynowego — sporządzanie perjodycznych wykazów przewozów ważniejszych towarów, opracowywanie statystyki towarów przewożonych tranzytem przez linje P. K. P. — opracowywanie statystyki przebiegów ważniejszych towarów — sporządzanie i opracowywanie danych i zestawień do Rocznika przewozu towarów na P. K. P., z uwzględnieniem oddzielnego Rocznika w językach polskim i niemieckim dla przewozów na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska — opracowywanie, przygotowywanie do druku materjałów oraz wydawnictwo Rocznika przewozu towarów na P. K. P. — opracowywanie innych danych i zestawień tak perjodycznych jak i doraźnych, na żądanie Ministerstwa Komunikacji."

5) Po § 8 dodaje się dwa nowe paragrafy o brzmieniu następującem:

§ 8a.

„Dział Maszynowy (3) obejmuje następujące sprawy:

Organizacja pracy maszyn, przystosowywanie i rozwój tej pracy, odpowiednio do potrzeb statystyki i kontroli przewozów — sporządzanie rejestracyjnych kart maszynowych, sprawdzanie dokładności tychże kart — odpowiednie segregowanie kart i sporządzanie przy pomocy maszyn tabulacyjnych zestawień i wykazów stosownie do potrzeb i ogólnych wskazówek Działów 2 i 4 — przechowywanie kart rejestracyjnych, przed ich oddaniem do archiwum i wszelkie inne czynności związane z obsługą i działaniem maszyn.

§ 8b.

Dział Kontroli Przewozu Towarów (4) obejmuje następujące sprawy:

„Kontrola dziennych (okresowych) wykazów przesyłek przybyłych na podstawie wyników tabulowania kartek statystycznych i wyrównywanie stwierdzonych różnic — prostowanie mylnych wpisów lub mylnego podsumowania wykazów, na podstawie ceduł i taśmy tabulacyjnej, odsyłanie ceduł i wykazów Wydziałom Kontroli Dochodów D. O. K. P. — porównywanie wykazów przesyłek nadanych z wynikami zestawień kart statystyczno-kontrolnych, uzyskanych z maszyn tabulacyjnych, wyrównywanie różnic przez sporządzanie rachunków różnic — sporządzanie wykazów przesyłek skreślonych i dopisanych, po uskutecznionem wyrównaniu pozycyj wzajemnie się pokrywających — prowadzenie korespondencji związanej z stwierdzonemi różnicami, wymagającemi natychmiastowego wyjaśnienia — odsyłanie uzgodnionego materjału rachunkowego Wydziałom Kontroli Dochodów D. O. K. P.".

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 października 1931 r.

SPRAWY FINANSOWE.

141.

OBWIESZCZENIE

Ministra Skarbu z dnia 14 września 1931 r. ustalające kurs, podług którego mogą być przyjmowane papiery wartościowe przez władze i urzędy państwowe, jako wadja przy przetargach, oraz kaucje na zabezpieczenie wszelkiego rodzaju umów lub zaliczek, wypłacanych na dostawy i roboty rządowe, jak również na zabezpieczenie udzielanych przez Skarb Państwa kredytów akcyzowych, celnych i transportowych.

Term. płatn. kupon.	Nazwa papieru	Wartość nominalna	Wartość depozyt. w złotych.
	A. Państwowe papiery procentowe.		
1/IV i 1/X	6% poż. dolarowa z 1920 r. (Dz. U. R. P. z 1919 r. Nr. 29, poz. 252)	$ 100	600.—
1/VII i 1/VIII	10% poż. kolejowa Serja I (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 5, poz. 40 oraz Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 83, poz. 798)	fr. zł. 100	140.—
2/I i 1/VII	5% poż. konwersyjna z 1924 r. (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr. 27, poz. 274)	zł. 100	40.—
2/I i 1/VII	5% poż. konwersyjna kolejowa z 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 509 z 1926 r.)	zł. 100	35.—
1/II i 1/VIII	5% obligacje Serji III premj. pożyczki dolarowej (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 10, poz. 66)	$ 5	40.—
15/X i 15/IV	7% poż. stabilizacyjna z 1927 r. (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr. 88, poz. 789)	$ 100 Ł 100	650.— 3.160.—
1/IV i 1/X	4% premjowa poż. inwestycyjna (Dz. U. R. P. Nr. 14 poz. 99 z 1928 r.)	zł. w zł. 100	75.—

Term. płatn. kuponu	Nazwa papieru	Wartość nominalna	Wartość depozytowa w złotych
1/V i 1/XI	7% pożyczka w lirach z r. 1924 (Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 257)	Lir. 100	35.—
1/I i 1/VII	8% pożyczka dolarowa z r. 1925 (Dillon) (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 154)	$ 100	700.—
1/II i 1/VIII	3% poż. budowlana Serja I (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 232 z 1929 r.)	zł. w zł. 50	28.—
1/VI i 1/XII	5% państw. renta ziemska Serja I (Dz. U. R. P. Nr. 8, poz. 58 z 1928 r.)	zł. w zł. 100	45.—
	B Listy zastawne i obligacje państwowych instytucyj kredytowych.		
30/VI i 31/XII	8% listy zast. B. G. K., opiewające na złote w złocie	zł. w zł. 100	125.—
1/IV i 1/X	8% obligacje komunalne B. G. K., opiewające na zł. w złocie wzgl. franki szw., dolary, funty szterl. lub floreny holenderskie	zł. w zł.*) 100	125.—
1/IV i 1/X	7% obligacje komunalne B. G. K., opiewające na zł. w złocie wzgl. franki szw., fr. francuskie, dolary, funty szterl. lub floreny holenderskie	zł. w zł. 100	65.—
30/VI i 31/XII	7% listy zastawne B. G. K.	zł. w zł. 100	65.—
1/IV i 1/X	7½% obligacje bankowe B. G. K., opiewające na zł. w złocie, wzgl. franki szw., dolary, funty szterl. lub floreny holenderskie	zł. w zł. 100	70.—
30/VI i 31/XII	8% obligacje budowlane B. G. K. . .	zł. w zł. 100	72.—
1/IV i 1/X	7% gwarantowane złote amortyzowane obligacje komunalne dolarowe B. G. K. z 1928 r.	$ 100	585.—
30/VI i 31/XII	4½% listy zast. b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	35.—
30/VI i 31/XII	4% listy zastawne b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	32.—
1/IV i 1/X	4½% obligacje komunalne b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	32.—
1/IV i 1/X	4% obligacje komunalne b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	30.—
1/IV i 1/X	4% obligacje kolejowe b. Banku Krajowego, przejęte i skonwertowane przez B. G. K. na złote	zł. 100	27.—
2/I i 1/VII	8% listy zastawne Państw. Banku Rolnego Serji I i II . . .	zł. w zł. 100	125.—
2/I i 1/VII	7% listy zastawne Państwowego Banku Rolnego . . .	zł. w zł. 100	65.—
2/I i 1/VII	7% listy zastawne Państwowego Banku Rolnego Serji II . .	zł. w zł. 100	65.—
2/I i 1/VII	7% obligacje meljoracyjne Państwowego Banku Rolnego Serji bez numeru	zł. w zł. 100	65.—
2/I i 1/VII	7% obligacje meljoracyjne Państwowego Banku Rolnego Serji II	zł. w zł. 100	65.—
	C. Listy zastawne instytucyj kredytowych prywatnych, gwarantowane przez Skarb Państwa.		
1/IV i 1/X	7% i 8% listy zast. T-wa Kred. Przem. Polskiego (Dz. U. R. P. Nr. 112, poz. 737 z 1920 r.).	Ł 1	28.—
	D. Listy zastawne i obligacje krajowych towarzystw kredytu długoterminowego za zabezpieczeniem prawnem (pupilarnem) w rozumieniu p. 4 art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 15 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 17, poz. 141).		75% ceny giełdowej
	E. Akcje Banku Polskiego	zł. 100	100.—

Papiery wartościowe, przyjmowane jako wadja i kaucje, winny być zaopatrzone w bieżący kupon.

Obwieszczenie z dnia 18 lipca 1930 r. (Monitor Polski Nr. 175 z dnia 30.VII. 1930 r.) w tymże przedmiocie traci moc obowiązującą.

Przepisy niniejsze obowiązują z dniem ogłoszenia.

Minister Skarbu

(—) Jan Piłsudski

---

*) Złote, parytetu określonego w art. 1 rozp. Prez. Rzp. z dnia 20 stycznia 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 7, poz. 65).

142.

Nr. II/3/6653/31 z dnia 8 września 1931 r. w sprawie zmiany i uzupełnienia niektórych postanowień Regulaminu kas stacyjnych.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcji przeprowadzić odręcznie w Regulaminie kas stacyjnych następujące uzupełnienia i poprawki. Na stronie 2 w § 4 po punkcie 8 wstawić nowy punkt jako 9, o treści następującej: **„Wstęp do lokalu kasy dozwolony jest tylko pracownikom spełniającym w nim czynności służbowe, jakoteż organom upoważnionym do dokonywania rewizji kasy, wymienionym w § 21 i 22 niniejszego regulaminu. Wstępu należy bezwarunkowo wzbronić osobom obcym i pracownikom niespełniającym w danej chwili czynności służbowych. Drzwi od lokalu kasy powinny być zawsze z zewnątrz zamknięte na klucz".**

Na stronie 5 w § 9 w pkt. 1 skreślić w całości zdanie drugie zaczynające się od słów: „Na mające się . . . . . . dni (patrz § 16³.)

W § 9 pkt. 2 w zdaniu 1 skreślić po słowie „Jeżeli" słowa „przewidzianych wpływów z pięciu dni nie starczy" i w miejsce skreślonych słów wstawić po słowie „Jeżeli" następujące słowa **„wpływy nie starczą".**

W tym samym punkcie w wierszu drugim z dołu poprawić słowo „kas" na „kasa".

Na stronie 9 w § 16 skreślić treść punktu 2, a w miejsce skreślonej treści wstawić następującą: **Przelewu gotowizny należy dokonywać codziennie do ostatniego dnia miesiąca, lub w razie niemożności w pewnych określonych dniach, zależnie od zarządzeń Dyrekcji. Kasie stacyjnej nie wolno pod żadnym warunkiem przetrzymywać pieniędzy ponad rzeczywiste i udowodnione zapotrzebowanie na wypłaty bieżące w danym dniu. Niezachowanie terminów względnie przetrzymywanie gotowizny przez kasjera stacyjnego pociąga za sobą wdrożenie postępowania dyscyplinarnego.**

Na stronie 13 w § 22, w ustępie 2, skreślić treść zdania zaczynającego się od słów „Delegowani dla dokonania . . . ", a w miejsce skreślonej treści wstawić: **„Delegowani dla dokonania rewizji powinni tuż przed rozpoczęciem rewizji zawiadomić o celu przybycia zawiadowcę stacji. W braku czasu, lub innych ważnych powodów, mogących wpłynąć ujemnie na rewizję, zawiadomienie zawiadowcy stacji może w drodze wyjątku nastąpić po rozpoczęciu rewizji. Kasjer, lub zawiadowca stacji powinien, dokładnie zbadać dowód, upoważniający kontrolera do dokonania rewizji kasy".**

W całym regulaminie należy poprawić Kasa Główna na **„Kasa Dyrekcyjna".**

143.

Nr. II/2/6667/31 z dnia 18 września 1931 r. w sprawie dokumentów transportowych K. O. P.

Oprócz dokumentów legitymacyjnych wyszczególnionych w § 24 dział II punkt 12 Przepisów F. Nr. 8, Korpus Ochrony Pogranicza zostaje upoważniony z ważnością od 1 października 1931 r. do wystawiania kart urlopowych na przejazdy urlopowe szeregowych niezawodowych K. O. P., opłacane w gotowiźnie.

Sposób postępowania w tych wypadkach jest uregulowany analogicznem postanowieniem Tymczasowych przepisów Wykonawczych o przejazdach i przewozach wojskowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 11 z 1931 r.).

Równocześnie zawiadamia się, że przewidziane w zarządzeniu Nr. III Ou/6841/31 z dnia 20 czerwca 1931 r. zaświadczenie dla rodzin zawodowych osób wojskowych K. O. P. na dodatkowe przejazdy za opłatą według taryfy ulgowej jest równobrzmiące z takimże zaświadczeniem zawodowych wojskowych.

Wymienione wyżej dokumenty mają jednak w wypadkach użycia ich przez K. O. P. być oznaczone serją „K. O. P.".

144.

Nr. II/2/5687/31 z dnia 21 września 1931 r. w sprawie uzupełnienia przepisów w sprawie przejazdów i przewozów wojskowych.

W następstwie porozumienia z Ministerstwem Spraw Wojskowych Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i stosowania poniżej przytoczone uzupełnienie Tymczasowych przepisów wykonawczych w sprawie przejazdów i przewozów wojskowych, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 11 z dnia 19 czerwca r. b.

„Przejazdy aresztantów pod konwojem żandarmerji."

Przejazdy danej kategorji odbywają się w oddzielnych przedziałach kl. III-ej pociągów osobowych; korzystanie w tym celu z pociągów pośpiesznych i motorowych jest wyłączone.

Na podstawie rozkazu wyjazdu z adnotacją w rubryce 5-ej „konwój aresztantów", opiewającego na komendanta konwoju oraz na oznaczoną ilość osób konwoju i aresztantów, komendant konwoju nabywa w kasie biletowej za gotowiznę według taryfy wojskowej ilość biletów, odpowiadających łącznej ilości personelu konwojującego i konwojowanego.

Zamówienia oddzielnych przedziałów przez dowódców plutonów i posterunków żandarmerji powinny być zgłaszane u zawiadowcy stacji właściwej, a mianowicie: na stacjach wyjścia pociągów na 4 godziny, na stacjach zaś przejściowych na 24 godziny przed zamierzonym wyjazdem.

Zawiadowca stacji przejściowej zawiadomi niezwłocznie o zamówieniu przedziału stację wyjścia pociągu, która zabezpieczy przedział we wskazanym pociągu i zarządzi w razie potrzeby umieszczenie w nim jedynie podróżnych, jadących nie dalej niż do stacji, na której przedział ten ma być zajęty przez aresztantów wraz z konwojem.

Zarezerwowany przedział należy zaopatrzyć w odpowiednią nalepkę i jego zarezerwowanie zanotować w raporcie z jazdy właściwego pociągu.

SPRAWY RUCHOWE.

145.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 września Nr. IV/1/3502/31 o wydaniu „Przepisów służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach."

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach" (Nr. R. 10), które ukazują się równocześnie w osobnem wydaniu.

Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1 listopada 1931 r. — Z chwilą wprowadzenia w życie „Przepisów służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach" (Nr. R. 10) tracą moc obowiązującą „Przepisy dla służby telegraficznej i telefonicznej (skrót P. Tel.) z dnia 20 października 1926 r.

146.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 września 1931 r. Nr. IV/2/5769/31 o zapewnieniu miejsc w pociągach pasażerskich i wyznaczaniu oddzielnych wagonów dla wycieczek, pielgrzymek, transportów emigrantów, robotników i t. p. oraz uruchamianiu pociągów dodatkowych.

Ze strony Ministerstwa Komunikacji stwierdzono, że od pewnego czasu Biura podróży, Towarzystwa Okrętowe, Komitety, oraz osoby zajmujące się organizacją wycieczek zbiorowych, pielgrzymek, transportem emigrantów, robotników i t. p. pragnąc zapewnić swym klientom jak najwygodniejszą podróż, zgłaszają znacznie większą ilość osób, niż w rzeczywistości ma brać udział w podróży i świadomie wprowadzają tem w błąd Zarząd Kolejowy.

Skutkiem tego Kolej bywa narażana na straty z powodu niepotrzebnego lub nadmiernego zwiększania składów pociągów pasażerskich, a podróżni bywają pozbawieni możliwej wygody wskutek wyznaczenia nadmiernej ilości miejsc w wagonach ogólnego użytku.

Dla położenia kresu podobnym niewłaściwościom zarządzam co następuje:

1) Miejsca w pociągach lub wagonach bezpośredniej komunikacji Dyrekcje O. K. P., Oddziały Ruchu, lub upoważnieni do tego Zawiadowcy stacji mogą zapewniać w miarę możności tylko na P. K. P. dla wycieczek, pielgrzymek, lub transportów emigrantów i robotników, liczących najmniej 25 osób, zgłoszonych w czasie właściwym, najpóźniej na 2 dni przed zamierzonym wyjazdem.

2) Równocześnie ze zgłoszeniem zamawiający miejsca w pociągu powinien złożyć na stacji wyjazdu kaucję. Wysokość kaucji uzależniona od odległości stacji wyjazdu od stacji, do której miejsca mają być zapewnione lub do stacji granicznej, wynosi:

Przy zamiawianiu miejsc na odległość do 200 km.:

w klasie	zł. od osoby
I	5.00 „
II	3.00 „
III	2.00 „

Przy zamiawianiu miejsc na odległość powyżej 200 km.:

w klasie	zł. od osoby
I	7.50 „
II	4.50 „
III	3.00 „

Na pobraną kaucję kasa biletowa powinna wydać kwit wpływów różnych w myśl postanowień, zawartych w § 51 przepisów rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych (F Nr. 8).

Przy wydawaniu biletów należy pobraną kaucję za zwrotem kwitu wpływów różnych przeprowadzić jako rozchód w wykazie sum przechodnich i użyć na częściowe pokrycie należności za przejazd, jeżeli liczba osób wyjeżdżających jest zgodna z zamówieniem lub większa. Gdyby ilość osób wyjeżdżających była mniejsza od zgłoszonej, część kaucji odpowiadająca ilości osób brakujących, przepada na rzecz Kolei.

Kaucję, lub jej część przepadłą na rzecz Kolei, należy zaliczyć na przychód w wykazie wpływów różnych.

Dyrekcje K. P. mogą zezwolić, abv Biura Podróży, Towarzystwa Okrętowe i t. p. zajmujące się organizacją zbiorowych przewozów osób, posiadały we właściwej kasie odpowiednią kaucję stałą.

3) Należy zapewnić w pociągu tylko tyle miejsc do siedzenia, ile osób rzeczywiście bierze udział w podróży, a przedziały, w których miejsca zostały wyznaczone, oznaczać odpowiednią nalepką i zanotować o tem w raporcie z jazdy.

4) Przed odjazdem pociągu zawiadowca lub dyżurny ruchu tej stacji, na której wsiadły do pociągu osoby, dla których miejsca zapewniono, powinien się przekonać, czy ilość uczestników podróży jest zgodna z ilością zapewnionych miejsc.

Miejsca niezajęte należy oddać do użytku innych podróżnych.

Na stacjach wsiadania, na których postój pociągu jest krótki, powinien się o powyższem przekonać konduktor obsługujący dany wagon.

5) Wagonów oddzielnych (nie salonowych) do wyłącznego użytku pewnej grupy osób mogą udzielać w miarę możności tylko Dyrekcje O. K. P. do przejazdu po linjach P. K. P., za opłatą wskazaną poniżej w punkcie 6), przyczem przy zamawianiu wagonu należy żądać od zgłaszającego złożenia odpowiedniej kaucji według postanowień punktu 2) niniejszego zarządzenia.

6) Opłaty za przejazd w udzielonym wagonie osobowym pobiera się za rzeczywistą ilość jadących osób według odnośnej taryfy danej klasy, przyczem jednak ogólna należność powinna wynosić, bez względu na klasę wagonu, najmniej równowartość cen:

A. W razie użycia 2 lub 3 osiowego wagonu:

a) 12 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni opłacają za przejazd taryfę normalną;

b) 10 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki 25% do 33,3%;

c) 8 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki ponad 33,3% do 50%;

d) 4 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki ponad 50%.

B. W razie użycia 4 lub więcej osiowego wagonu:

a) 18 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni opłacają za przejazd taryfę normalną;

b) 15 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki 25% do 33,3%;

c) 12 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki ponad 33,3% do 50%;

d) 6 biletów kl. I według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki ponad 50%.

7) W razie gdyby wartość przedstawionych biletów nie odpowiadała powyższej najniższej opłacie za udzielony wagon, należy pobrać od osób, korzystających z wagonu, odpowiednią dopłatę.

W razie zaś przedstawienia biletów bezpłatnych należy je uważać za opłacone pełną taryfą.

8) W razie uruchomienia pociągu dodatkowego (umyślnego) opłaty za przejazd oblicza się za każdy wagon, włączony do pociągu dodatkowego na żądanie osoby, zgłaszającej wycieczkę, pielgrzymkę i t. p., na zasadach, wyszczególnionych w punktach 6 i 7 rozporządzenia niniejszego.

Ogólna jednak należność za pociąg dodatkowy powinna wynosić najmniej równowartość cen:

a) 300 biletów kl. III na pociąg osobowy według pełnej taryfy, jeżeli podróżni opłacają za przejazd taryfę normalną;

b) 225 biletów kl. III na pociąg osobowy według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki 25% do 33,3%;

c) 150 biletów kl. III na pociąg osobowy według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki ponad 33,3% do 50%;

d) 125 biletów kl. III na pociąg osobowy według pełnej taryfy, jeżeli podróżni korzystają ze zniżki ponad 50%.

9) Wagony oddane do wyłącznego użytku podróżnych na powyższych zasadach należy oznaczać tablicą „zajęty".

Zabrania się umieszczania na takich wagonach wszelkich innych napisów zewnętrznych, w przepisach nieprzewidzianych, oraz reklam n. p. „Wycieczka Biura Podróży N. N." i t. p.

10) Przebieg wagonów oddzielnych, mających przejść przez więcej okręgów dyrekcyjnych powinien być uzgodniony w czasie właściwym z interesowanemi Dyrekcjami K. P.

11) Wagonów oddzielnych zagranicę udzielać nie należy. W razie potrzeby mogą Dyrekcje O. K. P. zarządzić zwiększenie istniejących kursów wagonów bezpośrednich w ruchu zagranicznym o odpowiedni wagon, po uzgodnieniu jego przebiegu z interesowanemi Dyrekcjami O. K. P. i obcych kolei.

Dla okrężnych wycieczek, pielgrzymek i t. p., udających się zagranicę, oddzielnych wagonów bez zezwolenia M. K. udzielać nie należy.

12) Dla wycieczek i pielgrzymek pracowników kolejowych w kraju, Dyrekcje mogą zapewniać miejsca, oraz udzielać oddzielnych wagonów w normalnych pociągach pasażerskich przy zastosowaniu powyższych zasad.

Nie należy jednak wymagać od organizatorów tego rodzaju wycieczek składania kaucji, oraz uiszczania najniższej opłaty za wagon.

Z dniem ogłoszenia niniejszego tracą ważność wszelkie inne zarządzenia, wydane w sprawie zapewniania miejsc dla wycieczek, pielgrzymek i t. p. w pociągach pasażerskich i udzielania wagonów oddzielnych z okazji zbiorowych przewozów osób oraz uruchamiania pociągów dodatkowych (umyślnych).

SPRAWY DROGOWE.

147.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 sierpnia 1931 r. Nr. V/4/6032/31 w sprawie wydania „Instrukcji o sadzeniu i utrzymaniu żywopłotów, jako stałych zasłon odśnieżnych".

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję o sadzeniu i utrzymaniu żywopłotów, jako stałych zasłon odśnieżnych, które ukażą się w osobnem wydaniu.

Instrukcja powyższa wchodzi w życie z dniem 1 września 1931 r.

148.

Nr. V/1/5899/31 z dnia 11 września 1931 r. Typy graniczników.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i stosowania uchwałę Rady Ministrów z dnia 2 czerwca 1931 r. w sprawie ustalania i oznaczania granic nieruchomości państwowych wraz z wzorami typów granicznika.

Wskazane w uchwale typy graniczników należy wprowadzać stopniowo, przedewszystkiem przy budowie nowych kolei i wywłaszczaniu nowych terenów, a następnie przy normalnej wymianie zniszczonych graniczników, typów obecnie stosowanych, w miarę posiadanych na ten cel kredytów.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 2 czerwca 1931 roku w sprawie ustalania i oznaczania granic nieruchomości państwowych.

§ 1.

Granice nieruchomości państwowych, leżących poza obrębem miast powinny być oznaczone zapomocą stałych znaków (graniczników).

§ 2.

Ustala się następujące 3 typy graniczników:

a) granicznik z kamienia (granit, porfir, andezyt, piaskowiec) o wymiarach 15x20x90 cm; z tego 25 cm ponad ziemią — jako najbardziej odpowiedni typ;

b) granicznik z betonu o takich samych wymiarach, który stosować należy w razie trudności otrzymania kamienia, lub zbyt

M. S. WOJSK.

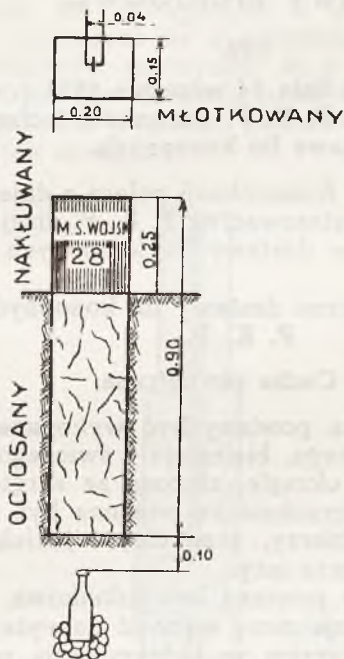
DEPART. BUDOWN.

231.

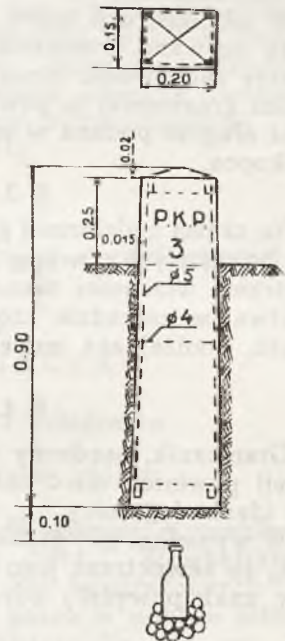
TYPY GRANICZNIKÓW.

skala 1 : 20

Z KAMIENIA

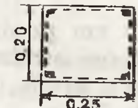


Z BETONU z wkładką żelaz.

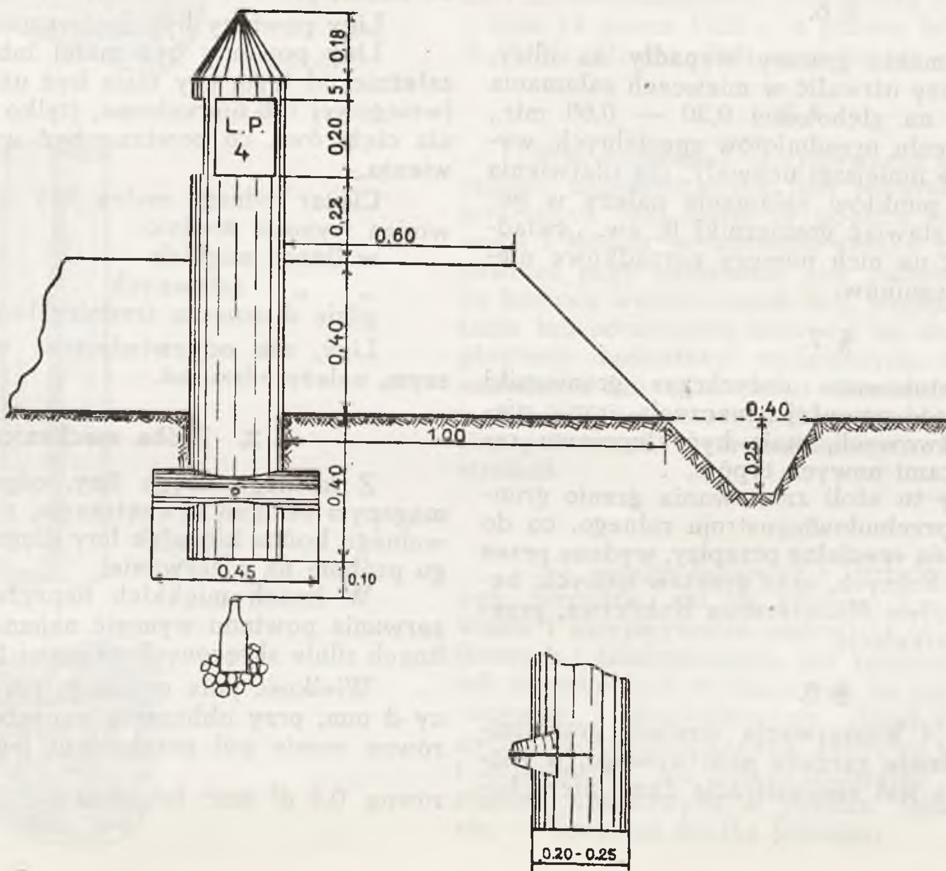


UWAGA:

Granicznik z kamienia względnie z betonu powinien być osadzony przynajmniej na głębokość 0.35 m. w rodzimym gruncie.



DREWNIANY.





wysokiego kosztu graniczników z kamienia;

c) granicznik z drzewa okorowanego, trwałego gatunku — o średnicy przekroju 20—25 cm i długości 1,45 mtr, — który stosować należy w wyjątkowych wypadkach.

Powyższe trzy typy graniczników podaje się na załączonym wzorze.

W administracji lasów państwowych mogą być ponadto używane graniczniki z kamienia lub z betonu przy zachowaniu istniejących kopców. W tym wypadku graniczniki te powinny mieć długość większą, niż długość podana w ust. pkt. **a** i **b** — o wysokości kopca.

§ 3.

Na części nadziemnej graniczników kamiennych nych i betonowych powinny znajdować się po stronie zewnętrznej własności oznaczniki literowe tego Ministerstwa, w zarządzie którego znajduje się nieruchomość, poniżej zaś numer porządkowy granicznika.

§ 4.

Granicznik, osadzony na idealnej granicy (linji celowej) powinien mieć znakiem krzyża oznaczony punkt idealnej granicy.

W wypadku, gdy granicznik osadzony jest w ten sposób, że zewnętrzna jego ściana stanowi linję graniczną, znak powyższy odpada.

§ 5.

Na 10 cm poniżej podstawy znaku granicznego, na jego osi osadzić należy przedmioty specjalne, jak: butelki z kredą, wapnem lub węglem, rurki drenowe, cegły i t. p.

§ 6.

Gdyby załamania granicy wypadły na ulicy, drodze i t. p. należy utrwalić w miejscach załamania znaki podziemne na głębokości 0,30 — 0,60 mtr., używając w tym celu przedmiotów specjalnych, wymienionych w § 5 niniejszej uchwały, dla ułatwienia zaś odnalezienia punktów załamania należy w pewnej odległości ustawiać graniczniki (t. zw. „świadki") i umieszczać na nich numery porządkowe niewidocznych graniczników.

§ 7.

Wszystkie stosowane dotychczas graniczniki różne od ustalonego powyżej oznaczenia granic nieruchomości państwowych, mają być stopniowo zastąpione graniczkami nowych typów.

Nie dotyczy to atoli znakowania granic gruntów poddanych przebudowie ustroju rolnego, co do których obowiązują specjalne przepisy, wydane przez Ministra Reform Rolnych, oraz gruntów rolnych, będących pod zarządem Ministerstwa Rolnictwa, przeznaczonych na parcelację.

§ 8.

Ustawianie i konserwacja nowych graniczników należy do działu zarządu państwowego, w którym wykonywana jest administracja danej nieruchomości.

§ 9.

Wykonanie niniejszej uchwały porucza się zainteresowanym ministrom.

SPRAWY ZASOBOWE.

149.

Nr. VI/4/11904/31 z dnia 14 września 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy lin konopnych.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy lin konopnych.

Warunki techniczne dostawy lin konopnych dla P. K. P.

1. Cecha zewnętrzna.

Liny konopne powinny być wykonane z czystego, gremplowanego, bielonego i świeżego surowca, kręcone, t. j. okrągłe, złożone ze skrętek czyli postronków. Powierzchnia lin powinna być zupełnie gładka bez paździerzy, zanokcicy i jakichkolwiek domieszek, zwłaszcza juty.

Grubość liny powinna być jednakowa na całej długości. Odchylenie może wynosić najwyżej $\pm 2{,}5\%$ grubości liny, przyczem w żadnym razie nie może przekraczać ± 1 mm. Liny co do jakości, ilości skrętów i grubości ich powinny odpowiadać zatwierdzonym wzorom. W zamówieniu dostawy lin powinny być wskazane ich średnica i długość.

Odcięte do prób kawałki lin nie zaliczają się do dostawy.

Liny powinny być dostarczone w kręgach.

Liny powinny być mniej lub więcej sztywne, zależnie od tego, czy mają być użyte jako ruchome (wciągowe) lub nieruchome, (tylko do podtrzymywania ciężarów), co powinno być wskazane w zamówieniu.

Ciężar jednego metra liny w kilogramach powinien wynosić średnio:

w linach miękkich — $0{,}00071\, d^2$,

„ „ sztywnych — $0{,}00106\, d^2$,

gdzie d oznacza średnicę liny w mm.—

Liny, nie odpowiadające warunkom powyższym, należy odrzucać.

2. Próba mechaniczna.

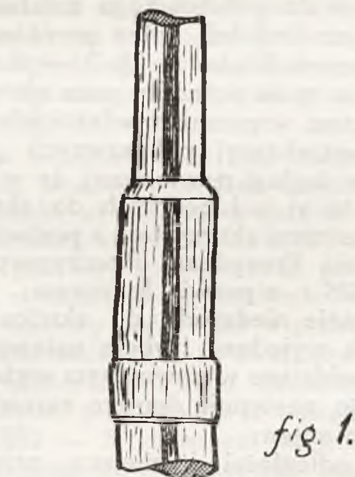
Z każdego kręgu liny, odpowiadającego wymaganym cechom zewnętrznym, należy odciąć z dowolnego końca kawałek liny długości 1 m., i poddać go próbom na rozerwanie.

W linach miękkich naprężenie w chwili rozerwania powinno wynosić najmniej 8 kg/mm², przy linach silnie skręconych najmniej 10 kg/mm².

Wielkość pola czynnego przekroju liny średnicy d mm, przy obliczeniu naprężenia, przyjmuje się równą sumie pól przekrojów jego skrętów, czyli równą $0{,}5\, d^2\, mm^2$ lub $0{,}62 \frac{\pi d^2}{4} mm^2$.

3. Badanie przez mikroskop.

Wiązkę włókien należy zalać parafiną z punktem topliwości około 60°. Po stężeniu parafiny należy przekroić ją na cienkie warstwy i spreparować w rozczynie chlorku, cynku i jodu. Rozczyn ten przygotowuje się następująco: 5 g. jodku potasu i 1 g. jodu rozpuszcza się w odrobinie wody i zadaje wodnym stężonym rozczynem 30 g chlorku cynku. W 300-krotnem powiększeniu przez mikroskop przekroje poprzeczne wyglądać powiny: konopi jak na fig. 1, juty jak na fig. 2.


fig. 1.

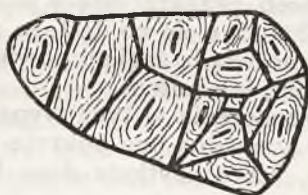
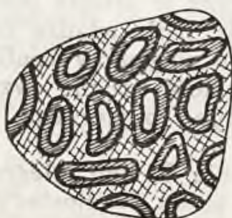



fig. 2.



4. Badanie powtórne.

Na żądanie i koszt dostawcy można z odrzuconemi kręgami lin ponowić przepisaną próbę mechaniczną oraz przeprowadzić badanie pod mikroskopem.

Przy badaniu powtórnem muszą być wypróbowane wszystkie dostarczone liny, przyczem próbom podlegają dwa kawałki o długości po 1,0 m, odcięte z każdego końca liny. Liny, które nie wytrzymają chociażby jednej próby, należy odrzucić, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 242.

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

150.

INSTRUKCJA

Ministra Poczt i Telegrafów

z dnia 12 czerwca 1931 r.

wydana w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji, Spraw Wojskowych oraz Spraw Wewnętrznych o budowie i utrzymywaniu linij telegraficznych i telefonicznych oraz budowie anten w pobliżu lotnisk.

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr. 185 poz. 268 z dnia 13 sierpnia 1931 r.)

Na podstawie art. 1, 8, 9 i 10 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr. 12, poz. 57) oraz art. 23, 24 i 25 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

§ 1.

Przy budowie i utrzymywaniu we własnym zarządzie napowietrznych linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten w pobliżu lotnisk państwowych i lotnisk prywatnych użytku publicznego, jak również przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj na budowę wymienionych linij, względnie przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj na zakładanie i eksploatację radjostacyj nadawczych, bądź też przy udzielaniu lub odnawianiu zezwoleń na posiadanie i używanie radjostacyj odbiorczych, — należy przestrzegać zasad, wyszczególnionych w niniejszej instrukcji.

§ 2.

Nie należy budować i utrzymywać we własnym zarządzie, ani też udzielać koncesyj na budowanie i utrzymywanie napowietrznych linij telegraficznych i telefonicznych, jak również w koncesjach lub zezwoleniach wydawanych na zakładanie, utrzymywanie i eksploatowanie stacyj radjotelegraficznych i radjotelefonicznych, zarówno nadawczych jak i odbiorczych, nie należy zezwalać na budowanie słupów antenowych w pobliżu lotnisk w promieniu — licząc od środka lotniska:

a) 950 metrów dla lotnisk pierwszej kategorji,
b) 650 metrów dla lotnisk drugiej kategorji,
c) 400 metrów dla lotnisk pozostałych.

Poza obrębem, oznaczonym w ustępie poprzednim, w odległości 500 metrów od granicy tego obrębu, budowa i utrzymywanie napowietrznych linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten o wysokości ponad 6 metrów mogą mieć miejsce jedynie tylko za każdorazową zgodą władz żeglugi powietrznej, lub organów tych władz.

§ 3.

Linje telegraficzne i telefoniczne, które muszą być prowadzone w odległościach mniejszych, niż podane w § 2, winny być prowadzone jako linje kablowe podziemne.

§ 4.

W wypadkach wyjątkowych linje telegraficzne i telefoniczne oraz anteny mogą być dopuszczone w odległościach mniejszych od podanych w § 2, za każdorazową zgodą władz żeglugi powietrznej lub organów tych władz, z tem jednak zastrzeżeniem, że:

a) linje telegraficzne i telefoniczne winny podchodzić prostopadle do granic lotniska wzdłuż naturalnych przeszkód (np. drzew, domów, hangarów i t. p.), przyczem:

a¹) wysokość słupów tych linij nie powinna przekraczać wysokości naturalnych przeszkód,

a²) odległość między temi linjami, a ich naturalnemi osłonami nie powinna przekraczać 20 metrów;

b) anteny powinny być umieszczane w ten sposób, aby nie przedstawiały żadnych przeszkód dla żeglugi powietrznej na danem lotnisku.

§ 5.

Napowietrzne linje telegraficzne i telefoniczne w żadnym wypadku nie mogą przechodzić przez strefę t. zw. wolnych przelotów i mają podchodzić do lotniska tylko z tyłu zabudowanych przestrzeni.

Analogiczne ograniczenia stosują się do anten.

§ 6.

Istniejące już lub będące w budowie w pobliżu lotnisk linje telegraficzne i telefoniczne oraz anteny, będące w zarządzie władz, względnie przedsiębiorstw państwowych, a nie odpowiadające w chwili wejścia w życie niniejszej instrukcji postanowieniom §§ 2 — 5, powinny być na żądanie władz żeglugi powietrznej z tych miejsc usunięte w drodze porozumienia zainteresowanych władz, względnie organów tych władze na koszt Skarbu Państwa z budżetu tego ministerstwa, które użytkuje dane lotnisko:

a) na odległości i miejsca, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji,

b) na odległości i miejsca, przekraczające lub zmieniające ograniczenia, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, o ile władze żeglugi powietrznej oświadczą, że ze względów konfiguracji lotniska, jego wymiarów, gęstości ruchu względnie bezpieczeństwa publicznego, przeniesienie w obrębie wymienionych ograniczeń nie jest dostateczne.

§ 7.

O ile chodzi o istniejące lub będące w budowie linje telegraficzne i telefoniczne oraz anteny, zbudowane na podstawie koncesyj lub zezwoleń, udzielonych przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów, względnie linje telegraficzne i telefoniczne, zbudowane bez koncesji na podstawie art. 10 punkty a) i b) ustawy z dnia 3 czerwca 1924 o poczcie, telegrafie i telefonie, które nie odpowiadają warunkom §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, to władze żeglugi powietrznej, mające zamiar przenieść te linje lub anteny, powinny przedewszystkiem:

1) dążyć do polubownego załatwienia z właścicielami tych linij lub anten przeniesienia ich na odległości, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji lub w razie potrzeby poza obręb tych odległości, przyczem wspomniani właściciele powinni być w czasie pertraktacyj polubownych powiadomieni przez władze żeglugi powietrznej, że w razie niedojścia pertraktacyj polubownych do skutku, władze żeglugi powietrzenj skorzystają z postanowień art. 23 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem;

2) w razie niedojścia do skutku pertraktacyj polubownych wyjednać trybem ustawowym ograniczenia, przewidziane w powołanym wyżej art. 23 prawa lotniczego, następnie dopiero zarządzić usunięcie tych linij lub anten:

a) na odległości i miejsca, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, względnie

b) poza obręb, przekraczający odległości, przewidziane w §§ 2 — 5, o ile co do tego zostało osiągnięte porozumienie władz żeglugi powietrznej z właścicielami tych linij lub anten.

Koszty przenoszenia w tych wypadkach ponosi Skarb Państwa, a zostaną one pokryte z budżetu tego ministerstwa, które użytkuje dane lotnisko.

§ 8.

Jeżeli dane lotnisko, będące lotniskiem użytku publicznego, nie stanowi własności Skarbu Państwa i nie jest użytkowane przez władze żeglugi powietrznej, to przenoszenie linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten może się odbywać za pośrednictwem władz żeglugi powietrznej, wyłącznie tylko na żądanie właściciela lotniska i na jego koszt, według zasad, przewidzianych w §§ 6 i 7 niniejszej instrukcji.

§ 9.

Przy zakładaniu nowych linij telegraficznych i telefonicznych oraz budowie nowych anten:

1) w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten, budowanych przez władze względnie przedsiębiorstwa państwowe, ograniczenia, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, mogą być rozszerzone w drodze porozumienia zainteresowanych władz, o ile władze żeglugi powietrznej oświadczą, że ze względów konfiguracji lotniska, jego wymiarów, gęstości ruchu względnie bezpieczeństwa publicznego, rozszerzenie takie jest konieczne;

2) w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten radjostacyj, budowanych

i utrzymywanych na podstawie koncesyj lub zezwoleń Ministerstwa Poczt i Telegrafów, Ministerstwo Poczt i Telegrafów przy udzielaniu koncesji powinno zażądać planów budowy tych linij, względnie radjostacyj, z uwzględnieniem ogólnych planów sytuacyjnych lotnisk, któreby się znalazły w bezpośredniem sąsiedztwie projektowanych linij lub anten.

Plany te w ciągu 6-ciu tygodni winny być zaopinjowane przez władze żeglugi powietrznej.

W wypadku, gdy władze żeglugi powietrznej w nadesłanej opinji będą żądały, ze względów, wymienionych w punkcie 1, rozszerzenia ograniczeń, przewidzianych w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcij, Ministerstwo Poczt i Telegrafów w wydawanych koncesjach względnie zezwoleniach powinno zastrzec wyraźnie ograniczenia, żądane przez władze żeglugi powietrznej;

3) w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych, budowanych bez koncesji na podstawie art. 10 punkt a) ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, Dyrekcje Poczt i Telegrafów powinny niezwłocznie po otrzymaniu doniesienia o zamierzonej budowie wraz z planami gruntu i budowy linij, o ile z przedstawionych planów będzie widoczne, że zamierzone linje telegraficzne i telefoniczne będą przechodziły w pobliżu lotnisk użytku publicznego w odległościach, wskazanych w §§2 — 5 niniejszej instrukcji, zawiadomić władze żeglugi powietrznej lub organa tych władz celem ewentualnego uzyskania przez te władze lub organa ograniczeń, przewidzianych w art. 23 prawa lotniczego z dnia 14 marca 1928 r., oraz zawiadomić właścicieli tych linij o ograniczeniach, jakie władze żeglugi powietrznej mogą uzyskać w odniesieniu do tych właścicieli na mocy wspomnianego wyżej artykułu prawa lotniczego, jak również o sposobie ich postępowania w celu uniknięcia przymusowego przeniesienia budowanych przez nich linij na odległości, przewidziane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, po wybudowaniu tych linij.

§ 10.

W razie stwierdzenia, że właściciele linij telegraficznych i telefonicznych lub anten wybudowali te linje lub anteny w pobliżu lotniska wbrew zastrzeżeniom § 9 punkt 2) instrukcji, zawartym w koncesji względnie zezwoleniu, władze koncesjonujące winny wezwać tych właścicieli o usunięcie, względnie przeniesienie linij telegraficznych i telefonicznych lub anten pod rygorem cofnięcia koncesji i poszukiwania strat i szkód.

W razie stwierdzenia, że budowa linji telegraficznych i telefonicznych lub anten uskuteczniona została z pominięciem zasad §§ 2 — 5 wskutek przeoczenia władz koncesjonujących, należy dążyć w drodze polubownej do usunięcia względnie przeniesienia odnośnych linij lub anten na odległości, wskazane w §§ 2 — 5, przyczem koszty tego usunięcia, względnie przeniesienia ponosi Skarb Państwa i zarachowane zostają na budżet tej władzy, która dopuściła się tego przeoczenia. W razie niedojścia do porozumienia z właścicielami tych linij mają zastosowanie postanowienia art. 23 prawa lotniczego.

W razie stwierdzenia, że władze względnie przedsiębiorstwa państwowe wybudowały we własnym zarządzie linje telegraficzne lub telefoniczne względnie anteny w pobliżu lotnisk użytku publicznego wbrew postanowieniom §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, władze żeglugi powietrznej są uprawnione żądać od odnośnych władz lub przedsiębiorstw przesunięcia na ich koszt linij telegraficznych lub telefonicznych względnie anten na odległości wskazane w §§ 2 — 5 niniejszej instrukcji, lub za obręb tych odległości, o ile władze żeglugi powietrznej potrzebę tego uzasadnią w sposób, przewidzianych w §9 punkt 1) niniejszej instrukcji.

Postanowienia ustępów poprzednich nie mają zastosowania w tych wypadkach, gdy linje telegraficzne i telefoniczne lub anteny zostały wybudowane albo też budowa ich została rozpoczęta przed zatwierdzeniem przez władze żeglugi powietrznej danego terenu jako terenu przeznaczonego pod budowę lotniska.

Ministerstwo Komunikacji (Wydział Lotnictwa Cywilnego) przy udzielaniu zezwoleń na zakładanie i eksploatację lotnisk prywatnych użytku publicznego powinno nakładać na właścicieli tych lotnisk obowiązek przenoszenia na koszt wymienionych właścicieli linij telegraficznych i telefonicznych względnie anten w sposób, określony w §§ 2 — 5, przyczem przenoszenie to winno się odbywać według zasad, ustalonych w § 8 niniejszej instrukcji.

§ 11.

Postanowienia §§ 2 — 10 wyżej nie dotyczą lotnisk użytku prywatnego.

§ 12.

Należy przestrzegać, aby napowietrzne linje telegraficzne i telefoniczne w pasie 10 klm. od granic lotniska były w miarę możności maskowane drzewami, domami i t. p.

Władze żeglugi powietrznej lub organa tych władze mogą zarządzić w odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten pozostających w zarządzie władz względnie przedsiębiorstw państwowych:

a) aby w obrębie 10 klm. od granic lotnisk, wskazanych przez te władze, wszystkie niezamaskowane słupy były malowane w biało-czerwone pasy o szerokości 1 metra, oraz

b) aby w pasie 2 klm. od granic lotnisk, wskazanych przez te władze, wszystkie niezamaskowane słupy były zaopatrzone w czerwone lub biało-czerwone lampy, przyczem należy dążyć do oświetlania tych słupów w ten sposób, aby w razie potrzeby lampy te mogły być zapalone i gaszone możliwie najszybciej.

Analogicznie do postanowień ustępu poprzedniego słupy antenowe radjostacyj w pasie dziesięciu kilometrów od granic lotnisk winny być malowane i zaopatrzone w czerwone lampy w połączeniu z lampami białemi, oświetlającemi słupy antenowe. O ile słupy antenowe przekraczają 10 metrów wysokości, ilość lamp czerwonych winna być zwiększona i rozrzucona wzdłuż słupa.

W odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych oraz atnen prywatnych należy dążyć, aby zarządzenia władz żeglugi powietrznej, przewidziane w ustępach 2 i 3 niniejszego paragrafu, mogły być uskutecznione przedewszystkiem w drodze polubownego porozumienia z właścicielami tych linij lub anten, a następnie dopiero, w razie niemożności dojścia do porozumienia, w drodze przymusowego zarządzenia wydanego na podstawie art. 25 prawa lotniczego, które to zarządzenie winno się opierać na wynikach postępowania, przewidzianego rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr. 1, poz. 7).

W odniesieniu do lotnisk użytku publicznego, nie będących własnością Skarbu Państwa i nie użytkowanych przez władze żeglugi powietrznej, zarządzenia, przewidziane w ustępach 2, 3 i 4 niniejszego paragrafu, mogą być wydawane przez władze żeglugi powietrznej również na uzasadnione żądanie właścicieli tych lotnisk.

§ 13.

Ministerstwo Komunikacji, udzielając zezwoleń na zakładanie i eksploatację lotnisk, powinno w zezwoleniach, wydawanych właścicielom tych lotnisk, wyraźnie nałożyć na nich obowiązek, iż w razie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji wymalują i oświetlą słupy na swój koszt w granicach, przewidzianych w § 12 niniejszej instrukcji.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj na budowę i utrzymywanie linij telegraficznych i telefonicznych, względnie przy udzielaniu lub odnawianiu koncesyj lub zezwoleń na budowę, zakładanie i utrzymywanie radjostacyj nadawczych i odbiorczych albo też Dyrekcje Poczt i Telegrafów w analogicznych wypadkach powinny w koncesjach względnie zezwoleniach, wydawanych lub odnawianych przez te władze, wyraźnie zaznaczyć, że w razie zarządzenia przez władze żeglugi powietrznej malowania i oświetlania słupów w granicach, przewidzianych w § 12 niniejszej instrukcji, właściciele tych linij, względnie anten nie mają prawa sprzeciwiać się takiemu malowaniu i oświetlaniu.

W odniesieniu do linij telegraficznych i telefonicznych, które będą budowane bez koncesji na podstawie art. 10 punkty a) i b) ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, mają zastosowanie postanowienia ustępu 4 § 12.

§ 14.

Koszta malowania i oświetlania słupów:

1) w pobliżu lotnisk państwowych, względnie lotnisk użytkowanych przez władze państwowe będą ponoszone przez Skarb Państwa z budżetu tej władzy żeglugi powietrznej, która użytkuje dane lotnisko;

2) w pobliżu istniejących lotnisk użytku publicznego, nie będących lotniskami państwowemi i nie użytkowanych przez władze państwowe:

a) w wypadkach, przewidzianych w § 12 ustęp ostatni względnie w § 13 ust. 1 niniejszej instrukcji, będą ponoszone przez właścicieli tych lotnisk,

b) we wszystkich pozostałych wypadkach, t. j. jeżeli malowanie i oświetlenie jest nakazane przez władze żeglugi powietrznej, będą ponoszone przez właściciela lotnisk wyłącznie tylko w wypadkach oświetlania słupów o wysokości ponad 20 metrów, znajdujących się w odległości do jednego kilometra od granic lotniska oraz oświetlania anten w odległości do 10 kilometrów od granic lotniska; w pozostałych wypadkach malowania i oświetlania — będą ponoszone przez Skarb Państwa z budżetu tej władzy żeglugi powietrznej, która nakazała malowanie i oświetlenie z zachowaniem postanowień § 12 i 13 ustęp ostatni niniejszej instrukcji.

§ 15.

Przed rozpoczęciem w pobliżu lotnisk robót, związanych z przeniesieniem istniejących lub budową nowych linij telegraficznych i telefonicznych, względnie anten Zarządy Techniczne Telegrafów i Telefonów Ministerstwa Poczt i Telegrafów, względnie inne urzędy władze lub przedsiębiorstw państwowych, którym w myśl art. 9 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie przysługuje prawo zakładania i używania oddzielnych urządzeń telegraficznych i telefonicznych względnie radjostacyj, potrzebnych dla własnych celów, — powinny uzgadniać plany tych robót z odnośnemi organami władz żeglugi powietrznej.

Organami temi są:

a) w obrębie i w pobliżu lotnisk wojskowych — komendanci portów tych lotnisk,

b) w obrębie i w pobliżu lotnisk cywilnych użytku publicznego — zawiadowcy portów lotniczych, ustanowieni przez Ministerstwo Komunikacji.

Jeżeli na danem lotnisku cywilnem użytku publicznego nie urzęduje ustanowiony przez Ministerstwo Komunikacji zawiadowca portu, wtedy plany robót winny być przesyłane do uzgodnienia z Ministerstwem Komunikacji (Wydział Lotnictwa Cywilnego).

W wypadku, gdy dane lotnisko jest lotniskiem wspólnem, wtedy uzgadnianie planów robót winno się odbywać:

a) jeżeli na danem lotnisku urzędują jednocześnie komendant portu wojskowego tego lotniska i zawiadowca portu cywilnego, wtedy uzgadnianie planów robót winno się odbywać z obydwoma temi organami, przyczem organa te muszą działać we wspólnem porozumieniu,

b) jeżeli na danem lotnisku urzęduje tylko komendant portu wojskowego, wystarczy uzgodnienie tylko z nim.

§ 16.

W wypadkach przewidzianych w art. 8 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, o ile budowane linje względnie anteny będą przechodzić w pobliżu lotniska, koncesjonarjusz nie może przystąpić do budowy linij względnie anten, o ile nie uzgodni planów robót z władzami żeglugi powietrznej względnie organami tych władze zgodnie z postanowieniami § 15 niniejszej instrukcji.

Postanowienie powyższe winno być umieszczone we wszystkich koncesjach i zezwoleniach, wyda-

wanych lub odnawianych przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów na podstawie art. 8 wyżej powołanej ustawy.

§ 17.

Władzami żeglugi powietrznej w rozumieniu niniejszej instrukcji są:

a) w odniesieniu do lotnisk wojskowych — Ministerstwo Spraw Wojskowych (Departament Aeronautyki),

b) w odniesieniu do lotnisk cywilnych — Ministerstwo Komunikacji (Wydział Lotnictwa Cywilnego),

c) w odniesieniu do lotnisk wspólnych — obydwie wspomniane w punktach a) i b) władze, działające we wspólnem porozumieniu.

Władze te w porozumieniu z Ministerstwem Poczt i Telegrafów wykonują ogólny nadzór nad rozmieszczeniem linij telegraficznych i telefonicznych oraz anten w obrębie i w pobliżu lotnisk, jak również rozstrzygają w wypadkach spornych w porozumieniu z zainteresowanemi ministerstwami, sprawy dotyczące budowy nowych i przenoszenia istniejących linij lub anten, które nie mogły być uzgodnione przez władze niższych instancyj.

§ 18.

Instrukcja niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Poczt i Telegrafów:
(—) *Boerner.*

Minister Komunikacji:
(—) *Kühn.*

Minister Spraw Wojskowych:
(—) *J. Piłsudski.*

Minister Spraw Wewnętrznych:
(—) *Sławoj-Składkowski.*

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 57246. 10.X.31. 8 500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł.

Cena poszczególnego numeru 50 gr.